

BREVET D'INVENTION

Gr. 10. — Cl. 1.

N° 1.092.494

Galerie pour véhicules perfectionnée.

M. FRANÇOIS DE CHABOT résidant en France (Seine).

Demandé le 27 octobre 1953, à 13^h 45^m, à Paris.

Délivré le 10 novembre 1954. — Publié le 21 avril 1955.

(Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.)

Les porte-bagages se fixant sur le toit des véhicules et dénommés galeries n'ont généralement pas des dimensions correspondant exactement à celles des bagages. Il est, par suite, nécessaire de prévoir des accessoires indépendants de la galerie, voire d'utiliser des moyens de fortune, pour arrimer les bagages.

La présente invention a pour objet une galerie perfectionnée permettant par elle-même d'obtenir une fixation parfaite des bagages.

La galerie selon l'invention est caractérisée par le fait qu'au moins l'un de ses côtés est monté coulissant horizontalement par rapport au châssis-plan supportant les bagages, des moyens étant prévus pour immobiliser ce côté dans la position désirée.

Lors de l'arrimage des bagages, on déplace alors le côté mobile de façon que le ou les bagages soient serrés entre ce côté mobile et le côté opposé, ce dernier pouvant être de son côté mobile ou non.

Les bagages peuvent être maintenus, dans la direction perpendiculaire au côté mobile par frottement, mais de préférence des doigts ou tiges d'immobilisation sont fixés de manière réglable sur le côté mobile et sur le côté opposé à ce dernier pour assurer un maintien positif des bagages dans cette direction.

Dans un premier mode de réalisation de la galerie selon l'invention, celle-ci comporte deux ridelles sensiblement verticales articulées à leur base sur le châssis-support et portant à leur partie supérieure des doigts ou tiges d'immobilisation réglables, l'une au moins de ces ridelles étant mobile dans une direction perpendiculaire à leur plan. Les ridelles peuvent être, en outre, articulées en un point intermédiaire de leur hauteur de sorte qu'on peut les utiliser soit en totalité, soit en partie suivant la hauteur des bagages.

Dans un autre mode de réalisation de l'invention, deux des côtés de la galerie, constitués par exemple chacun par un seul tube, sont télescopiques et

sont articulés sur les deux autres côtés qui sont eux-mêmes articulés sur le châssis-support de la galerie, les pivots des diverses articulations étant parallèles entre eux de façon que l'ensemble puisse se replier sur le châssis-support, l'un des côtés articulés sur cette base ainsi que, de préférence, l'un des côtés télescopiques étant mobile dans une direction qui lui est perpendiculaire.

Dans un troisième mode de réalisation de l'invention, deux côtés opposés de la galerie, dont l'un au moins est mobile dans une direction qui lui est perpendiculaire, sont constitués chacun par un tube et supportent des doigts ou tiges d'immobilisation.

On a décrit ci-après à titre d'exemples non limitatifs, divers modes de réalisation de la galerie selon l'invention avec référence aux dessins annexés dans lesquels :

La figure 1 est une vue en coupe suivant I-I de la figure 2, d'un premier mode de réalisation;

La figure 2 en est une élévation latérale;

La figure 3 est une vue en coupe d'un dispositif de blocage;

La figure 4 en est une vue en élévation;

La figure 5 est une vue en perspective d'un deuxième mode de réalisation de galerie;

La figure 6 en est une élévation latérale;

La figure 7 est une vue en perspective d'un troisième mode de réalisation de galerie.

Telle qu'elle est représentée aux figures 1 et 2, la galerie comprend un châssis destiné à supporter les bagages et constitué par des barres longitudinales 1 reliées par des traverses 2. Les côtés longitudinaux de la galerie sont constitués chacun par une barre 3 dont les extrémités sont recourbées vers le bas et munies de tampons amortisseurs 4. Les côtés latéraux sont formés par des ridelles tubulaires 5a et 5b. La ridelle 5a est articulée en 6 sur des curseurs 7 qui sont montés coulissants sur des tubes 8 parallèles aux tubes 1 et situés à une faible distance de ceux-ci. La ridelle 5b est

1.092.494

— 2 —

articulée en un point fixe 9 mais pourrait également, si on le désire, être mobile comme la ridelle 5a.

Les curseurs 7 sont susceptibles d'être bloqués sur les tubes 8 en tous points désirés, ce blocage pouvant être obtenu par tous moyens appropriés par exemple à l'aide d'une pince à ressort ou encore d'un collier susceptible d'être serré au moyen d'un écrou papillon. Mais, de préférence, les curseurs sont agencés pour se bloquer par coincement. Les figures 3 et 4 montrent un mode de réalisation d'un tel curseur. A ces figures, le curseur est constitué par un corps 10 dans lequel le tube 5a peut être fixé, par exemple par visage. Le tube 8 est engagé dans un alésage ménagé dans le corps 10, un deuxième alésage 11 étant ménagé perpendiculairement au premier de façon à le rencontrer. Dans l'alésage 11 sont disposées deux rondelles 12 et 13 comportant un méplat 14 à la périphérie de leur face intérieure. La rondelle 12 comporte un alésage axial dans lequel passe une tige filetée 15 solidaire d'un levier de manœuvre 16 alors que la rondelle 13 est taraudée et vissée sur cette tige. Les rondelles 12 et 13 sont orientées de manière que leur méplat 14 soit au contact du tube 8. Dans ces conditions pour bloquer ou débloquer le support par rapport au tube 8, il suffit de manœuvrer la manette 16.

Sur la traverse supérieure des ridelles 5a et 5b sont montés mobiles des curseurs 17 sur lesquels sont fixées des tiges d'immobilisation 18. Ces curseurs 17 sont de préférence du type à coincement et analogues au curseur 7, sauf que les tiges 18 sont fixés sur le corps du curseur parallèlement à la vis 15, comme indiqué en traits mixtes à la figure 3. Dans ces conditions la position d'une tige d'immobilisation 18 peut être réglée aussi bien dans la direction de la traverse que dans un plan perpendiculaire à celle-ci.

Pour arrimer les bagages, on déplace la ridelle 5a de façon que ces bagages soient immobilisés longitudinalement par les ridelles 5a et 5b et on règle ensuite les curseurs 17 portant les tiges 18 de manière que les bras immobilisent latéralement les bagages. Lorsque l'on n'utilise pas la galerie, on replie les ridelles autour des pivots 6 et 9, et on les rabat horizontalement sur le châssis de galerie.

De préférence, comme représenté, les ridelles 5a et 5b sont articulées en un point intermédiaire de leur hauteur 19, ce qui permet de les utiliser en totalité ou en partie suivant la hauteur des bagages. De préférence également, les ridelles sont gainées de caoutchouc ou d'une matière analogue pour éviter le bruit lorsqu'elles sont repliées sur le châssis-support; elles peuvent être gainées soit totalement, soit uniquement à leur partie supérieure quand elles sont articulées en un point intermédiaire de leur hauteur.

En variante, les barres 3 de la galerie pourraient être supprimées, la galerie étant alors uniquement constituée par un châssis-support plan et les ridelles 5a et 5b articulées sur ce châssis-support.

Dans le mode de réalisation des figures 5 et 6 chaque côté longitudinal de la galerie est constitué par un tube 20 dont les extrémités sont articulées en 21 sur des curseurs 22 coulissant sur les traverses d'extrémité 23 du châssis-support. Chaque côté latéral est constitué par un tube télescopique 24a ou 24b dont les extrémités sont fixées sur des curseurs 25 montés coulissants sur les tubes 20. Les curseurs 22 et 25 peuvent être immobilisés sur les tubes sur lesquels ils coulissent et sont de préférence du type à coincement, en étant par exemple analogues aux curseurs 7.

Par réglage de la position des curseurs 22 et 25, il est possible de maintenir d'une manière parfaite des bagages reposant sur le châssis-support 1-2. Lorsque l'on n'utilise pas la galerie, on rabat les barres 20 vers l'intérieur, comme représenté en tirets à la figure 6 ce qui est possible étant donné que les tubes 24a et 24b sont télescopiques.

Dans le mode de réalisation de la figure 7 les côtés longitudinaux de la galerie sont constitués par des tubes fixes 3 sensiblement horizontaux. Les côtés latéraux sont constitués l'un par un tube fixe 26 et l'autre par un tube mobile 27 dont les extrémités sont fixées à des curseurs 28 montés coulissants sur les tubes 3. Sur les tubes 26 et 27 sont montés mobiles des curseurs 29 solidaires de tiges ou doigts d'immobilisation 30, ceux-ci étant déportés latéralement vers l'extérieur par rapport au plan de symétrie des curseurs, de façon à ne pas diminuer sensiblement la surface utile de la galerie. Les curseurs 28 et 29 sont de préférence à coincement, en étant par exemple analogues aux curseurs 7.

Lors de l'arrimage des bagages, on règle la position de la barre 27 et celles des tiges 30 en fonction de la dimension de ces bagages. Les tiges 30 peuvent être placées sur les côtés des bagages pour les immobiliser latéralement ou bien verticalement, au contact de leurs faces d'extrémité pour les immobiliser longitudinalement.

Il va de soi que l'invention n'est pas limitée aux modes de réalisation décrits et représentés et qu'on peut y apporter des modifications sans sortir du cadre du présent brevet. C'est ainsi, par exemple, que le châssis-support pourrait être constitué par des barres d'extrémité latérales reliées par des traverses longitudinales.

RÉSUMÉ

La présente invention a pour objet une galerie pour véhicules caractérisée par les points suivants pris isolément ou dans toutes leurs combinaisons techniquement possibles :

a. Au moins l'un des côtés de la galerie est monté coulissant horizontalement par rapport au châssis plan supportant les bagages, ces moyens étant prévus pour immobiliser ce côté dans la position désirée;

b. Des doigts ou tiges d'immobilisation sont fixés de manière réglable sur le côté mobile et sur le côté opposé à ce dernier pour assurer un maintien positif des bagages dans cette direction;

c. La galerie comporte deux ridelles sensiblement verticales articulées à leur base sur le châssis-support et portant à leur partie supérieure des doigts ou tiges d'immobilisation réglables, l'une au moins de ces ridelles étant mobile dans une direction perpendiculaire à leur plan;

d. Les ridelles sont articulées en un point intermédiaire de leur hauteur;

e. Deux des côtés de la galerie constitués par exemple chacun par un seul tube, sont télescopiques et sont articulés sur les deux autres côtés qui sont

également articulées sur le châssis-support de la galerie, les pivots des diverses articulations étant parallèles entre eux de façon que l'ensemble puisse se replier sur le châssis-support. L'un des côtés articulés sur cette base ainsi que, de préférence, l'un des côtés télescopiques étant mobile dans une direction qui lui est perpendiculaire;

f. Deux côtés opposés de la galerie dont l'un au moins est mobile dans une direction qui lui est perpendiculaire, sont constitués chacun par un tube et supportent des doigts ou tiges d'immobilisation;

g. Les moyens d'immobilisation du côté mobile comprennent des organes fixes surdit côté et monté coulissants sur des pièces tubulaires, ces organes pouvant être immobilisés par rapport auxdites pièces tubulaires par coincement.

TRAVERS DE CHAMBRE

DESSINÉ PAR

G. BOUAF, PARIS, ANDRÉ GROSEAU, PARIS, 1950

N° 1.002.494

M. de Chabot

Fig. 5

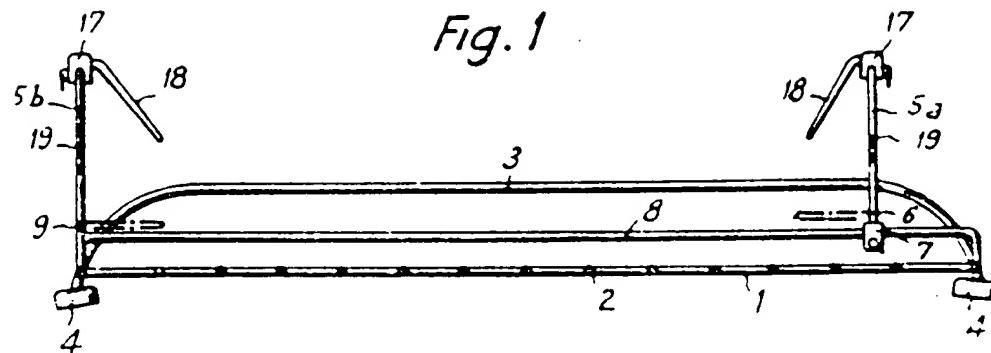


Fig. 1

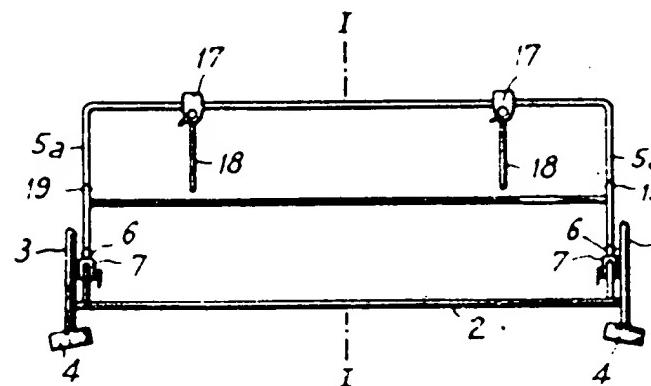
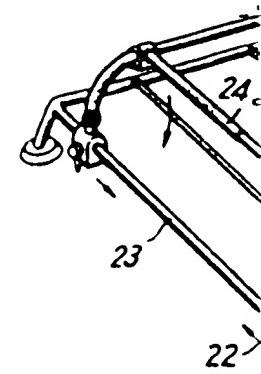


Fig. 2

Fig. 7

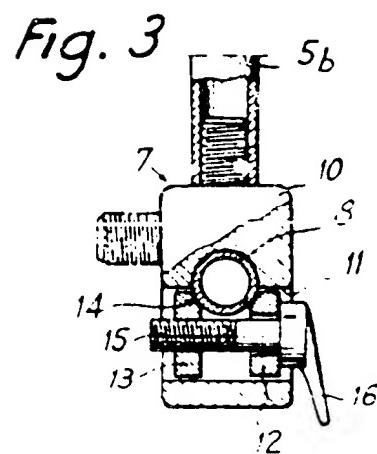


Fig. 3

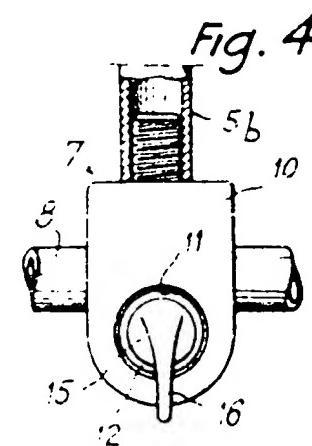
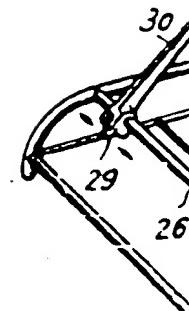


Fig. 4



M. de Chabot

Pl. unique

Fig. 5

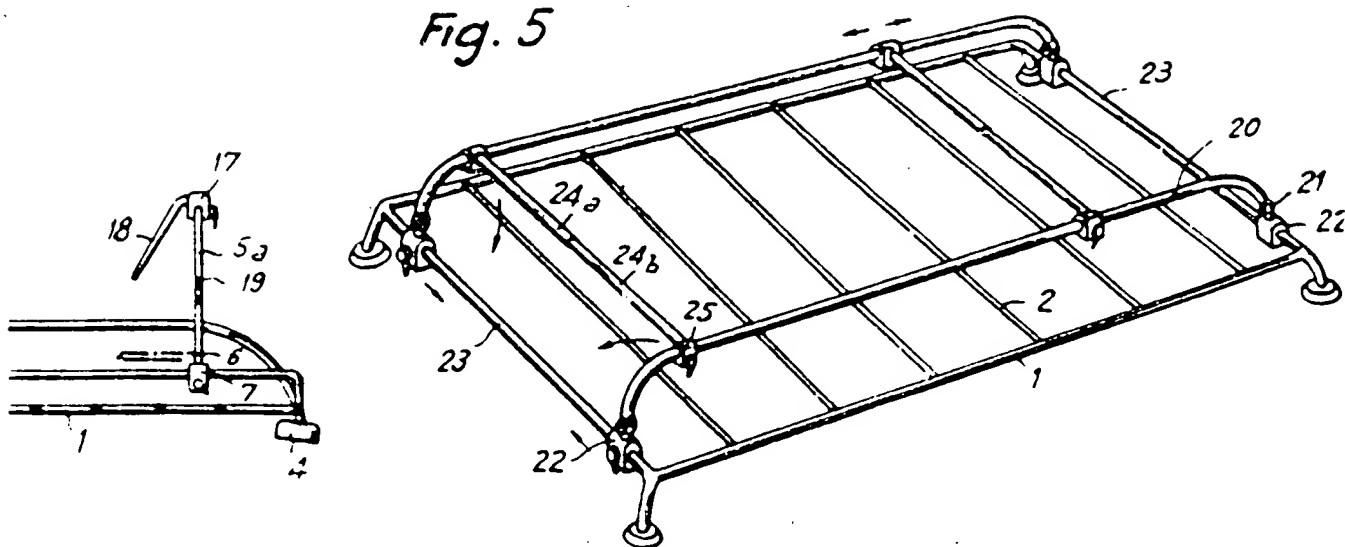


Fig. 2

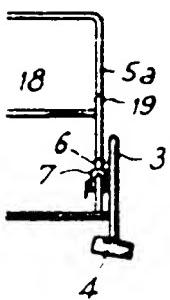


Fig. 6

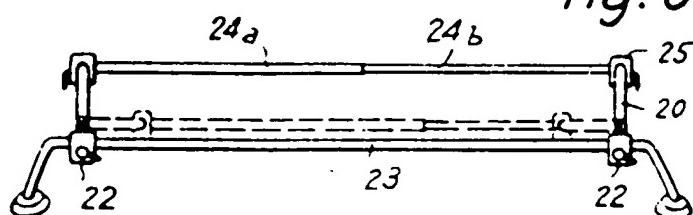


Fig. 7

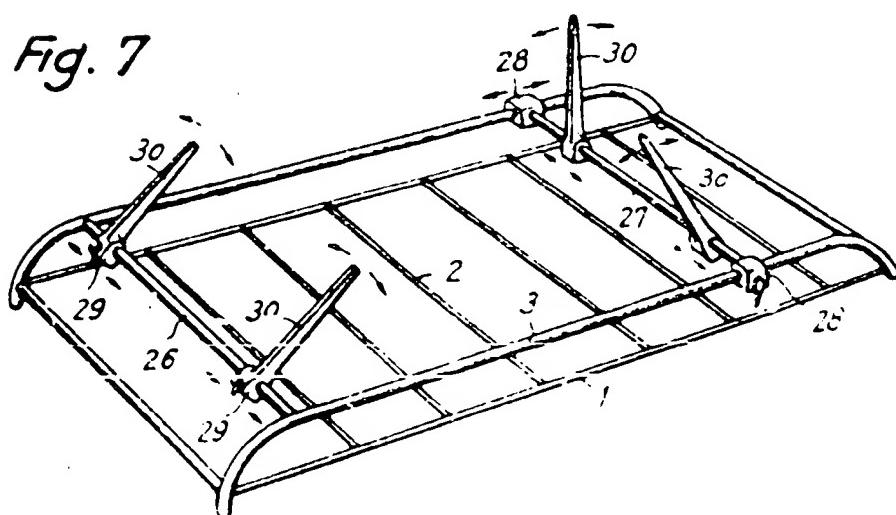


Fig. 4

